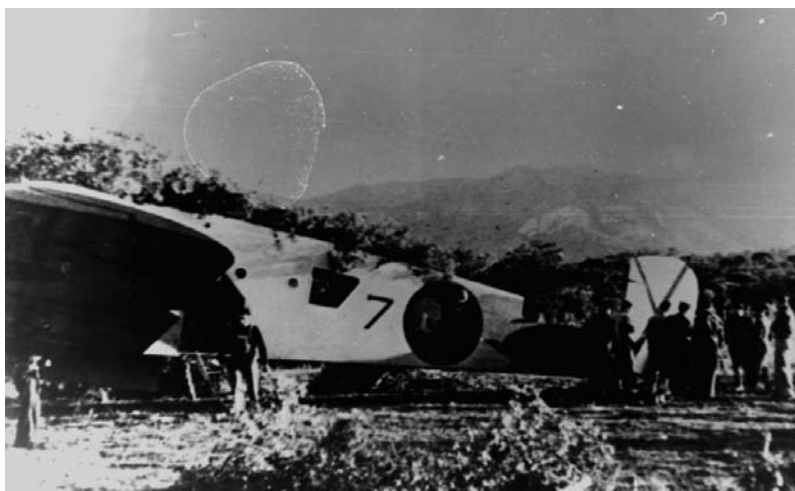


UN OBJECTIU PRIMORDIAL DE L'AVIACIÓ FRANQUISTA: LA FRONTERA ORIENTAL DELS PIRINEUS

Ricard Camil Torres Fabra



Resumen

El autor analiza las incursiones aéreas de la aviación franquista que tuvieron como objetivo la estación internacional de Port Bou y el puente de vía doble de Culera, dos elementos de suma importancia estratégica en la conexión directa entre la zona republicana y Francia.

Palabras clave: Aviación franquista, Pirineos, bombardeos aéreos

Abstract

The author analyzes the air raids of the pro-Franco aviation that aimed both the international station of Port Bou and the double-track bridge of Culera, two equipments of extreme strategic importance in the direct connection between the republican zone and France.

Keywords: *Pro-Franco aviation, The Pyrenees, air raids*

Ebre 38 - Núm. 3, pp 29 - 41

Revisita Internacional de la Guerra Civil (1936-1939)

Introducció

Durant la guerra civil moltes poblacions catalanes van convertir-se en objectiu de l'aviació franquista, especialment les que posseïen un caràcter estratègic militar o amb la funció de danyar la moral de reraguarda, el mateix que a d'altres llocs que no havien caigut en mans dels insurgents. Amb això, la població civil es convertia en un blanc tan prioritari com els objectius militars. Es pretenia sembrar el pànic i la desmoralització generalitzada.

Com tots sabem, unes de les peces fonamentals a destruir pels rebels van estar les comunicacions de la zona republicana amb l'exterior, perseguint la finalitat del seu aïllament al temps que s'impedia un possible subministrament i intercanvi. Per aquestes raons i aprofitant l'enorme superioritat material que li proporcionava l'ajut nazi-feixista, els rebels van poder efectuar un ofegant bloqueig marítim i, des de l'aire, es va portar un sistemàtic pla de bombardeigs sobre la reraguarda enemiga llurs principals objectius, al cas que ens ocupa, eren tant els punts de possible arribada de material –ports, estacions de ferrocarril, nusos ferroviaris, etc.– com de les xarxes que pogueren fer possible eixa comunicació: ponts, carreters, vies de ferrocarril, etc.¹, encara que no es va menysprear en cap moment el que s'entén com a guerra total, és a dir terrorisme militar, arribant a destruir ciutats com Otxandiano, Durango i Gernika al País Basc, com a mostres més emblemàtiques, que a més mostrava la capacitat de l'aviació rebel, com es va repetir a Bilbao i Santander per posar un parell d'exemples. O, el que resulta el mateix, de la *Legió Còndor* i els aparells i viadors italians de la Regia Aeronàutica, que conformaren el seu pes essencial.

Tot i que trobem un munt d'incursions aèries a la zona republicana al llarg de la contesa, gràcies

a la tremenda supremacia material dels rebels, l'any 1938 va estar el més actiu en aquest sentit. Així, durant només el mes de juliol d'aquell any en l'atac a València s'hi produïren uns 2.200 vols d'aparells rebels front 184 escassos per part republicana².

Però la finalitat d'aquest treball rau en analitzar les accions que van tenir com a objectiu l'estació internacional de Port Bou i el pont de via doble de Culera degut a la tremenda importància estratègica que significava per estar la connexió directa entre la zona republicana i França. Sobretot si pensem en la dependència material de Catalunya, a més que via Barcelona els combois ferroviaris arribaven a València i d'allí a d'altres zones com ara Madrid.

L'actuació de la xarxa informativa

Per tant centrarem la nostra atenció en aquests dos punts tan rellevants i tan a prop l'un de l'altre, deixant de costat consideracions més ambiciosos,³ centrant-nos en la visió dels franquistes gràcies a les seves fonts d'informació conformades pels espies que romanien a Perpinyà i que passaven la frontera quan i com volien per tal de recollir informació efectiva per fer-la arribar als revoltats identificant els punts dèbils dels objectius a bombardejar.⁴ Aquests espies, quasi tots catalans, simpatitzants de la causa dels revoltats i que moltes vegades eren en contacte amb autoritats franceses, només havien de mesclar-se amb la població catalana per obtenir informació i tornar a la capital del Roselló per tal d'emetre tranquil·lament els seus

² Íbid. p. 11.

³ Una visió més ampla a SOLÉ i SABATÉ, J. M. i VILLARROYA, J. (1986): *Catalunya sota les bombes, 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat. GONZÁLEZ HUIX, F. (1990): *El asedio aéreo de Tarragona*. Tarragona: IET. DUCH PLANA, M. (1996): *Reus sota el primer franquisme*. Reus: Associació d'Estudis Reusencs. TORRES, E. (1999): *La Batalla de l'Ebre i la caiguda de Barcelona*. Barcelona: Pagès.

⁴ Servei Històric Militar. Arxiu General Militar d'Àvila. Arxiu de la Guerra de Liberación (sic) (AGMA). Documentación Nacional. Armari 5, lligall 274, carpeta 4, foli 146.

¹ Com que no anem a fer ací una anàlisi de la guerra aèria, només cal consultar VERA DELEITO APARICI, J. (2.000): *Defensa antiaérea republicana (1936-1939)*. *Artillería y refugios*. Utiel: Edició de l'autor. p. 195.

informes. A partir de la caiguda del País Basc en mans dels franquistes, la seva tasca encara va estar més còmoda donat que lliuraven les seves confidències a Biarritz d'on els agents de Franco les passaven a Irún i d'allí anaven a parar ràpidament a Salamanca o Burgos, depenia on fora concentrada la plana major franquista.⁵

Els informes, que arribaven xifrats, eren traduïts ràpidament i a continuació destruïts, no sense efectuar primer un resum d'allò que contenien.⁶ A més, la bondat de la font emprada radica en que a la informació facilitada pels espies s'afegien comentaris, telegrams, ordres etc. procedents o destinades als responsables de les accions, al mateix Estat Major rebel o al propi Franco.

El primer període: desembre de 1936 – juny de 1937

Aquest lapse de temps compregué des del fracàs de l'assalt a Madrid, l'ofensiva del Nord amb el tancament de la frontera francesa a Irún i la caiguda de Bilbao, mentre que el més important a la zona republicana va estar els fets de maig i la caiguda de Largo Caballero. És a dir, un període força intens que tingué també el seu reflex al panorama internacional⁷. En efecte, el 12 de novembre de 1936 es confirmaren les entelèquies emanades pel Comitè de No Intervenció en parlar sobre el control de voluntaris, quan l'ajut italià i alemany a Franco era evident mentre que el de la URSS i Mèxic ho era també per a la República. Altra qüestió era la quantitat i qualitat del mateix. No eren proporcionals les forces de les Brigades Internacionals com la gran quantitat d'infanteria italiana, per posar un exemple.

Encara més negatiu pel bàndol republicà significà el Segon Pla de Control, del 8 de març de 1937. Als acords no s'hi parlava de qüestions aèries i, com a punt de total desgavell, s'atorgava a Itàlia i Alemanya el control marítim de les costes mediterrànies. El terrible bombardeig naval d'Almeria per part de l'esquadra nazi, el 31 de maig parla per si mateix de les poques energies que gastaren les potències europees en favor de la República o, com a mínim, d'una decent neutralitat. Clar que el dia anterior Alemanya i Itàlia van retirar-se de la pantomima del Comitè de No Intervenció.

Això tenia la seva repercussió en el sistema informatiu dels franquistes. Així els espies franquistes de la zona en qüestió s'estrenaren el 16 de desembre de 1936, pràcticament coincidint amb el final del fracàs de l'ofensiva sobre Madrid, informant del bombardeig que patí Port Bou aquell dia, quan per allà el mig dia, quatre trimotors *Junkers* procedents de Palma, després de sobrevolar Cerbère es presentaren en formació de combat amollant 22 bombes entre l'estació internacional de Port Bou i el túnel que uneix aquesta població amb la francesa de Cerbère. L'acció donà un saldo de dos ferits –un francès de 45 anys de cognom Vergo, empleat a un comerç de Port Bou, que fou traslladat a Cerbère; i una dona de la qual no sabem res més- i quatre vagons de mercaderies desfets –dos d'ells parats a vies secundàries i que eren plens de patates. A més, un dels explosius va caure sobre la posta sanitària i altre va restar només a dos metres de la frontera encara i que no va fer explosió.

5 Ibid. Full 51.

6 AGMA. Armari 5, lligall 275, carpeta 9. Bombardeos sobre Por Bou y Puente de Culera. Diciembre de 1936 a Junio (sic) de 1937. Octubre y Noviembre (sic) de 1937. Marzo y Mayo (sic) de 1938.

7 Una síntesi molt acurada de les relacions internacionals del moment: ARÓSTEGUI, J. (1986): "Guerra y política internacional, 1937-1938". Madrid: Historia16. Guerra Civil, N° 18. pp. 6-49.

I no es donaren més víctimes –a aquella hora l'escola era en ple funcionament- donat que la població es concentrà a l'interior del túnel passant un bon grapat de persones a Cerbère⁸, llurs autoritats acolliren els fugits distribuint-los per tots els llocs disponibles. L'alcalde, el socialista Mr. Cruzel –titllat pels espies com a *izquierdista* sense més-, va cursar de seguida una nota al Govern francès demanant mesures per tal que el territori francès no fora violat pels bel·ligerants espanyols i una altra a Companys demanant-li la protecció de les costes gironines consistent en un submarí. I és que el pànic que va causar el bombardeig sobre els francesos va ser immediat –causà una tremenda sensació als Pirineus Orientals, com es dedueix de la lectura de la premsa- i comportà que els trens s'aturaren a la frontera, tot i que els danys no van ser importants. Encara així un ten espanyol –no sabem quin trajecte cobria- arribà amb tres hores de retràs a Cerbère. Per contra, l'express Barcelona-París passà sense cap novetat ni retràs, tal vegada per donar-li preferència amb la finalitat de mostrar certa normalitat per part dels responsables de l'estació de Port Bou. Això sí, unes 80 persones

de la localitat van estar evacuades per por a que es repetiren les incursions, encara i que no sabem quin va estar el seu destí.⁹

La premsa francesa va fer ressò del bombardeig informant que aquest consistí en el llançament de vint projectils que van produir forats de set metres de diàmetre i més de dos de fondària, donant pas a un pànic *indescriptible* entre la població. De tota manera, l'objectiu fonamental no va estar tocat, restant els impactes més propers a més de vint metres de distància de la via fèrria.¹⁰

L'informe corresponent dels espies franquistes corroboraren que les bombes havien caigut sense quedar destruït el pont de Culera i altres quatre o cinc impactaren prop de l'estació de Port Bou, desfent uns trams de vies auxiliars sense tocar la principal i van fer una lectura peculiar i interessada del pànic produït doncs afirmaven que el bombardeig havia determinat el tancament de la frontera a Cerbère i aprofitaven per a deixar volar també la seva imaginació en dir que “los rojos propagan que los fascistas pretenden provocar en el límite mismo de la frontera mediante una acción que afecte a bienes y personas francesas y que llegue a determinar por causas imputables a los nacionales el acuerdo francés de cerrar definitivamente la frontera. Su preocupación es alta por la importancia del contrabando por vía férrea que están llevando a cabo continuamente los rojos”.¹¹

8 Un exemple d'anàlisi d'un poble de la contornada durant la guerra civil, NEL LO i COLOM, O. (1984): “El govern local a les comarques gironines durant els primers mesos de la Guerra Civil i la revolució (juliol-desembre de 1936).” En Institut d'Estudis del Baix Empordà, vol II. pp. 221-226. També JIMÉNEZ i NAVARRO, A.(1985): “La guerra civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)”. Ibid. vol IV. pp. 181-226. THOMAS, H.(1979): La guerra civil espanyola. Madrid: Urbión. vol. II. p. 170 assenyalava que el control dels passos fronterers eren sota control dels respectius comitès locals. És a dir, de facto, en mans de la CNT, especialment a Puigcerdà –sempre segons l'autor- on l'alcalde, l'anarquista Antonio Martín (a) El Cojo de Málaga, va actuar com si la frontera fos una propietat privada seva fins que va ser assassinat pels comunistes a l'abril de 1937; i amb la mateixa independència actuà Roca a Port Bou. Per contra, BERNECKER, W. L.(1982): Colectividades y revolución social. El anarquismo en la guerra civil española, 1936-1939. Barcelona: Crítica, p. 356, assevera que les tres fàbriques tèxtils de Puigcerdà no van estar col·lectivitzades i restaren sota control de la UGT, el que significa certa contradicció amb l'afirmació de Thomas. Per la seva part, MINTZ, F.(1977): La autogestión en la España revolucionaria. Madrid: La Piqueta, no fa ni menció al fenomen col·lectivitzador. De tota manera no cal escorcollar més l'afer donat no és l'objecte d'aquest treball.

9 AGMA. Armari 5, lligall 275, carpeta 9

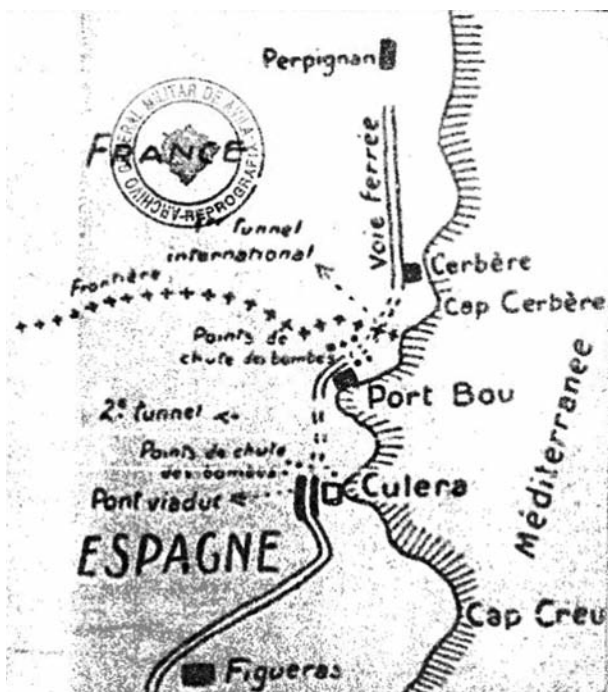
10 L'eclair, de Montpellier (considerat pels espies com a dretà), 18 de desembre de 1936. La Dépêche, de Toulouse (titllat d'esquerra per part dels rebels) del mateix dia es feia ressò del pànic que el bombardeig provocà en la localitat de Cerbère, el municipi va instal·lar banderes nacionals franceses ben visibles a l'estació internacional i en la casa consistorial. El Govern francès es va queixar pel perill que suposava el bombardeig d'objectius tan prop de la seva frontera. Per la seva part, L'Independant, de Perpinyà, el dia 21 de desembre de 1936, assenyalava que no existia cap defensa aèria per tota la contornada, cosa de la qual es feren ressò els espies franquistes. Le Radical, el 24 de desembre de 1936, anava més enllà demanant la presència a Port Vendres d'un vaixell de guerra capaç de protegir Cerbère i la costa francesa.

11 AGMA. Armari 5, lligall 275, carpeta 9.

Els espies es permeteren també la llicència d'avaluar allò més important al moment bèl·lic, i notificar-lo a l'Estat Major de Franco. Així notificaven que "El tráfico... no puede efectuarse por ferrocarril más que por la línea Narbonne-Port Bou i Toulouse-Puigcerdà. Esta última es muy accidentada. La otra absorbe casi la totalidad del tráfico y es muy importante, sobre todo por los alimentos... Además el tráfico por mar está prácticamente cerrado. El viaducto de Culera, de unos 200 metros y a una altura de 50, al lado del pequeño pueblecito de pescadores que es Culera —una aldea más que pueblecito en realitat— pieza esencial del sistema ferroviario franco-español, si se destruyera quedaría interrumpido. Los camiones por contra son peores

en razón de la penuria de vehículos existentes en España. Los puntos internacionales son Cerbère-Port Bou, Perthus-La Junquera y Bourg Madame-Puigcerdá y tendría cierta importancia si se eliminara el tránsito por ferrocarril, cosa sencilla pues no hay vigilancia ni defensa. Si no se puede bombardear desde el mar, se aconseja bombardear con aviones volando muy bajo pues no hay ningún peligro".¹²

La següent comunicació rebuda al Quarter General, amb data de 17 de desembre de 1936, apuntava la importància de la destrucció de la via fèrria que comunicava la costa catalana amb França al seu punt més vulnerable: el pont de Culera, insistint en què la zona era indefensa per no existir cap fortificació tot i el seu valor estratègic.¹³ Per a dur endavant la destrucció es



demanaven raids aeris i l'immediat bombardeig des de la costa per part de la Marina, al temps que se suggeria "hundir algún mercante que hace el servicio permanente entre Marsella y Barcelona" al Cap de Creus donat que amb l'acció els espies deduien que el transport marítim restaria totalment interromput a tota la zona.¹⁴

Els informes posteriors acompanyaven un croquis de la zona explicant els punts fonamentals, com si els sublevats no disposaren de tècniques més avançades, la qual cosa crida l'atenció. A més, el croquis, més que mapa, adjuntat va estar retallat d'algun diari francès per a estar muntat posteriorment. Ni tan sols va acompanyat de l'escala corresponent i no pensem fora de gran

¹² Ibid.

¹³ La desorganització a la reraguarda republicana encara era patent. A més no es disposava d'aliats tan generosos com els que tenien els rebels. S'hauria d'esperar uns mesos per tal de trobar mesures concretes pel que a fortificacions,

defensa antiaèria, etc. Fins la primavera de 1937 no s'intentà coordinar aquest aspecte bàsic de defensa, quan les autoritats municipals reberen un imprès de 22 pàgines titulat Instrucciones per a la defensa especial contra aeronaus. Només l'hem trobat als arxius històrics municipals de València i de Sueca però deduïm que es repartiria per tot arreu.

¹⁴ AGMA. A5. L275. C9. Foli 4.

utilitat. Més bé sembla que el que es pretenia era aportar informació sobre el lloc d'impacte de les bombes. El reproduïm a continuació i veiem, com es pot comprovar, no totes les notificacions tenien interès de primera mà per als militars.

El que sí és clar rau en que les informacions, demanades per la cúpula militar o emanades per iniciativa pròpia dels espies, no ho sabem i tant s'hi val, eren molt presents per als responsables de les operacions militars, així que de seguida es va fer una nova incursió.

Per això es va bombardejar el pont des de la mar. El 20 de desembre de 1936, un buc rebel,¹⁵ el famós creuer Canarias, cap dos quarts de set de la matinada va situar-se en aigües de jurisdicció francesa, al costat del Cap Cerbére donat que des d'aquella posició resultava prou més visible l'objectiu, però un guardacostes francès, el Sarcelle, va interposar-se ordenant el buc abandonar la jurisdicció marítima francesa, per la qual cosa el vaixell passà a aigües espanyoles, on la visibilitat era més difícil, el que influí poderosament en el tir, el que no li va impedir amollar 25 canonades contra el pont de Culera. El resultat del bombardeig va estar el tall de la línia telegràfica que passava pel pont sense tocar el seu objectiu primordial tot i que les condicions no podien estar més favorables per l'estat de tranquil·litat de la mar, l'absència de vent i la perfecta visibilitat d'aquell matí.

Ara bé, aquesta acció també va tenir una repercussió que augmentà les tensions entre les relacions de les autoritats franceses amb els rebels. No sols per la violació de territori marítim francès. A més, durant el bombardeig va fer l'aparició un avió correu d'aquella nacionalitat que cobria la línia Toulouse-Barcelona i el Canarias, pensant que es tractava d'un aparell republicà,

obrí foc contra l'avió encara que sense fer blanc. El fet obligà a Franco a presentar justificacions i disculpes de mal pagador¹⁶.

Després de l'acció, els espies de Perpinyà es ratificaren en la importància del objectiu doncs segons ells la destrucció del pont comportaria el colapsament definitiu de les comunicacions ferroviàries, el que condemnaria a la fam als *rojos* donat que el bloqueig per mar era cada vegada més consistent; i insistien en que el millor era fer-ho des de la mar però des d'aigües jurisdiccionals franceses. "Las excusas ya se darán luego".¹⁷ A continuació assenyalaven que el pànic s'havia apropiat de la població de Port Bou i apuntaven la nova gran commoció que havia ocasionat el bombardeig a la part oriental del sud de França, afegint que el resultat arribaria a dissuadir els francesos d'organitzar un contingent que era preparant-se a les rodalies de Lyon consistent en 50.000 homes, 100 avions marca *Potez* i 450 camions amb divers material de guerra, "toda vez que Rusia se ve imposibilitada de enviar hombres y material por miedo al bloqueo"¹⁸.

El dia de Nadal, els espies tornaven a incidir en que el sistema defensiu de la costa de l'Empordà tot i les protestes rebudes a la Generalitat era completament inexistent, el que provocà un èxode d'ancians, dones i infants de Port Bou, Culera, Llançà i d'altres indrets cap a França, entre ells l'alcalde de Port Bou, Benjamín Cervera, d'ERC, però apuntaven que "más por miedo a los rojos que por los bombardeos ja que, segons ells, les cases eren buides degut als robatoris i les barbaritats efectuats pels milicians, dels que deien: se ha comprobado que los valientes (?) milicianos que saben lucir el arma por la calle y por el café, en momentos de pánico son los primeros en elegir los sitios de refugio y los

¹⁵ Per a la qüestió de les accions marítimes a la zona, CLARA i RESPLANDIS, C. (1987): "Els bombardeigs marítics a Palamós durant la guerra civil". Institut d'Estudis del Baix Empordà. Vol VI. pp. 183-200.

¹⁶ AGMA. A5. L275. C9. Foli 12. l'informe del capità del Canarias corrobora la versió tot i que va atribuir l'estatus de torpeder al guardacostes francès Sarcelles

¹⁷ Ibid. Full 14.

¹⁸ Ibid. Full 22.

primeros en ir a Francia son los mismos rojos". I és que els espies franquistes no podien escapar al triomfalisme regnant entre els rebels –sobretot per la seguretat que proporcionava el fabulós ajut italià i alemany al temps que la República era cada vegada més aïllada-, caient en la tòpica verborrea feixista arribant a extrems de realitzar contrapropaganda entre ells mateix. El cert és que, a banda de la realitat d'una reraguarda en plena revolució,¹⁹ els espies havien fet córrer el rumor que es produiria en data propera un desembarcament provinent de Mallorca donada la manca de defensa costanera.

Però el veritablement important era el suggeriment de "... a ser posible estos últimos extremos –una sèrie de cotilleos rosa, com ells mateix reconeixien- sería conveniente fuesen radiados y principalmente ... por Queipo de Llano, ya que son muchos los que escuchan sus interesantísimas charlas y el pánico consiguiendo... A més continuaven la seva particular auto adulació afegint: la premsa marxista dice que los intelectuales están con lo que ellos llaman pueblo... pues bien, el Dr. Marañón ha embarcado en Alicante a bordo de un buque inglés con destino a Francia huyendo de las hordas marxistas".²⁰

És cert que l'objectiu era sense cap protecció armada,²¹ però allò no obligava a prendre algunes mesures de seguretat com ara despulgar el pont de tot el material superflu i prendre altres precaucions com ara evitar el pas del pont a no

ser que aquest s'efectués amb una maniobra ràpida. Del contrari, les mercaderies i els viatgers anaven en camió o autobús des de l'estació de Port Bou a Cerbère i viceversa. A més, el 4 de gener de 1937, ja van estar instal·lades tres metralladores. També es va salvaguardar el pont reforçant-lo i protegint-lo amb milers de sacs d'arena i una connexió amb Port Vendres per tal d'avisar de l'arribada d'avions feixistes, cosa que comunicaren els espies el mateix dia afegint que Llançà era sense defensa i per tant el punt més vulnerable, de manera que si l'aviació rebel fallava la incursió sobre el pont de Culera sempre podria destruir la via fèrria a aquell punt.²²

El dia següent es va produir un nou atac naval que tampoc no aconseguí fer volar el pont pels aires. L'enfortiment del pont evità que una de les bombes que impactà sobre ell causés efectes considerables, i això que un projectil caigué al costat del viaducte però no va explotar. Amb tot es van destruir sis cases de Port Bou. Un obús explotà a la Plaça Fermín Galán desfent entre d'altres la central telefònica. El tren Girona-Cerbère fou alcançat per metralla i el ramal de circumval·lació alternatiu al viaducte restà inservible. Només un canó de petit calibre tractà de respondre al foc enemic.

De nou l'efecte del bombardeig va atemorir l'opinió pública francesa, que venia a reclamar insistentment la fortificació de la frontera,²³ i mentre els espies franquistes demanaven més atacs per tal de tancar l'operació, el pont va reforçar-se als seus tres pilars i es protegí amb més sacs d'arena arribant la cobertura als dos metres d'espessor i era travessat pels trens amb gran precaució. Port Bou va estar completament evacuada restant només 25 milicians de guàrdia. Segons els espies això feia més difícil una operació encaminada a la seva destrucció, de

19 Vegeu la nota 7.

20 Ibid. Full 20.

21 VERA DELEITO APARICI, J.; op. cit. pp. 62-92 assenyala l'existència de Bateria de defensa antiaèria a Girona i Roses consistent en quatre canons antiaeris, instal·lant-se a Port Bou una secció d'il·luminació antiaèria el 29 d'octubre de 1936, una bateria el 9 de novembre de 1937, i una altra en 1938, mentre que a Sant Pere de Roda van estar col·locades tres el 20 d'agost de 1937. En 1938 s'instal·là una altra bateria a Girona, Roses i dos a Puigcerdà, construint-se refugis antiaeris per a mercaderies a aquesta darrera localitat el 29 d'octubre de 1937.

22 AGMA. SIM. Folls 15-23.

23 *La Dépêche*, 5 de gener de 1937.

manera que aconsellava menysprear una acció marítima tenint preferència un atac aeri o, com alternativa, efectuar un cop de mà per tal d'acabar per totes amb el revituallament republicà.

La idea d'una incursió per part d'homes armats no va desagradar la plana major dels sublevats, que van cursar ordres als espies amb la finalitat d'intentar organitzar l'acció amb cinquenacolumnistes i l'ajut d'algun que altre feixista francès. Els espies es dedicaren immediatament a reclutar personal decidit a dur endavant el projecte, però desistiren a l'instant comunicant que era impossible trobar en França persones disposades a boicotejar el pont i que la zona ja es trobava molt vigilada. Respecte a emprar francesos per a l'acció o que una vegada efectuada la voladura del pont els protagonistes es refugiaren a França podria comportar repercussions internacionals negatives.

Així les coses, tornaven a apostar per l'atac aeri, afegint que també calia destruir la carretera entre Figueres i Le Perthus per tal que l'aïllament republicà restés total. I degut a la fallida de les accions anteriors, el preferible estaria bombardejar l'estació de Port Bou, objectiu qualificat de fàcil per a l'aviació llur atac produiria un munt d'enderrocaments i deixaria la comunicació ferroviària totalment fora de servei.

Pel que feia a la carretera Le Perthus-Figueres el preferible per a ells era atacar el pont de Molina ja que seria de difícil reparació, però al mateix temps es deuria destruir un bon nombre d'edificis del poble doncs segons s'informava "...la comunicació quedaria totalmente interrompida durante mucho tiempo y de reparación lo suficientemente lenta como para que Cataluña sintiera los horrores de la guerra." Respecte a la destrucció del pont que uneix Bourg Madame a Puigcerdà, els espies desaconsellaven l'acció donada la proximitat de la frontera francesa i de fàcil reparació, donant preferència a la destrucció dels passos d'Andorra i la Seu d'Urgell, de

Puigcerdà a Ripoll pel pont de Tosses i de la Vall d'Aran a Lleida.

Malgrat tot, els espies es contradeien perquè també informaven que Port Bou era desprotegida en tenir només un canó de curta distància i dos metralladores obsoletes, tot sota la direcció de personal indisciplinat i ineficaç. Per tant era un objectiu completament indefens contra un atac aeri o marí. S'afegia que la certitud de nous bombardeigs provocava pànic doncs la gent no s'explicava la inactivitat aèria republicana, però també es comunicava que els voluntaris a favor de la causa republicana continuaven travessant la frontera.²⁴

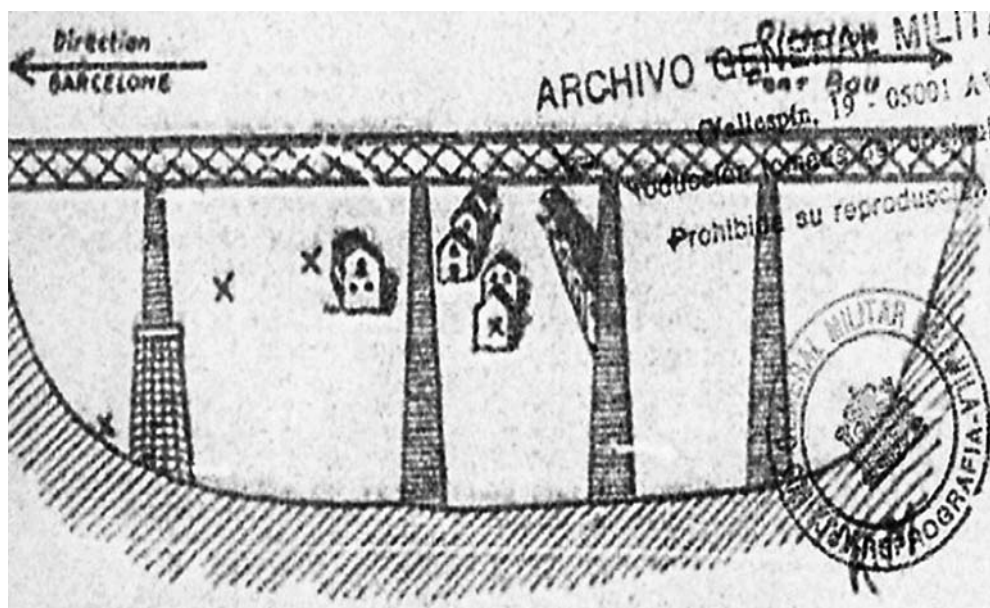
El 14 de febrer de 1937, tornà a estar bombardejat Port Bou des de la mar per un nombre indeterminat de naus franquistes amb un saldo de 12 persones ferides, tres d'elles greus, destruint-se tres cases però sense causar cap destrossa al pont. Ara bé, una vegada acabada l'acció marítima, cap les vuit del matí, dos aparells franquistes van entrar en acció amb la tècnica del *pícat* amollant una sèrie de bombes de les qual tres impactaren en el pont ressentint-se els pilars, tres projectils més a Culera, dos a la platja de Garvet i tres a Sant Pere de Roda, unes set o vuit bombes en les rodalies de l'estació de Port Bou i altres cinc o sis entre els rails, destruint uns 10 metres de via fèrria, a més d'una que no va fer explosió.

Els responsables de la defensa demanaren insistentment avions a Girona per tal de romandre a Figueres, més mitjans defensius i realitzar un traçat ferroviari alternatiu al pont per si s'arribés a l'extrem de la seva destrucció i també per fer més difícils els atacs feixistes.²⁵

El 27 de febrer de 1937, els espies de Perpinyà informaven que tot i l'impacte rebut pel pont aquest continuava en funcionament i seguien

24 AGMA. A5. L275. C9. Foli 38.

25 Ibid. Full 45. També *La Dépêche*, de Toulouse, 19 de febrer de 1937.



transitant les expedicions provinents de València cap França via Port Bou, que passaven amb molta precaució i en petits grups de vagon. Una locomotora impulsava el reduït comboi fins que travessava el pont i a l'altra banda, una altra màquina els allunyava del pont donat les poques garanties que aquest oferia; a l'hora que s'informava d'un feble augment de la defensa, afegint un croquis dels impactes publicat per *La Dépêche* i que acompanyava a continuació.

De tota manera, i per tal d'evitar riscos, les autoritats republicanes van donar l'ordre de fer baixar els viatgers a l'estació de Llança i continuar en autobús fins Port Bou. Aquesta darrera acció va estar considerada un èxit fins a tal extrem que el mateix Franco envià un telegrama de felicitació al Comandant Militar de Balears el dia següent, al temps que s'efectuaren raids contra el pont de Molins, entre Figueres i La Jonquera.

Aquell dia, el Tinent General Barroso va rebre una comunicació dels espies informant-li de la premura de més bombardeigs doncs tant per tren com per carretera estava entrant gran quantitat de gasolina, combustible força preciat per a la

República en aquells moments donat l'efectivitat del bloqueig marítim, situant la xifra de pas en uns vuitanta vagon diaris i un munt de 12.000 motocicletes. I, el més important, anunciaven que als envoltants de Culera s'havia instal·lat abundant material de defensa antiaèria. L'informe s'acompanyava de fotografies —de pèssima qualitat, s'ha dir— de la població de Port Bou, l'estació, el pont i la platja. Per això, el Barroso comunicà a Franco la urgència d'intensificar les accions sobre Culera i Puigcerdà ja que el pont era tocat i s'estava reparant, mentre que el trànsit per carretera anava en augment, al temps que a La Tour de Carol es multiplicava la seva activitat, el que feia pensar que Puigcerdà es convertiria en l'alternativa mentre el pont de Culera no fora completament reparat, de manera que s'havia de destruir l'estació, cosa fàcil donat que no existia cap defensa antiaèria, el mateix que els ponts de Sant Martí i el de La Granota i la carretera de Figueres. La urgència era privar de la gasolina els republicans. El Barroso insistia en què independentment del resultat dels bombardeigs l'efecte moral també estaria important.²⁶

²⁶ Ibid. Folls 56-63.

El 9 d'abril de 1937, tres aparells franquistes bombardejaren l'estació de Port Bou durant prop de trenta minuts fent volar trams de la via internacional i alguns vagonets de mercaderies, destruint també un nombre d'entre 20 a 25 d'edificis del poble, especialment a la Plaça de Dalt –abans Major– obrint forats de 4 metres de profunditat; pulvertzant també un mas no molt llunyà del poble i el convent de religioses, causant tres morts i varis ferits, provocant així mateix la total evacuació del poble. Els avions van poder maniobrar tot i el foc antiaeri, el que parla de la feblesa defensiva republicana en aquest aspecte, i en total van amollar unes quaranta bombes. Es tractava del bombardeig més dur que havia patit la zona.

El més dolent per als bombardejats va estar la destrucció d'un tram de via fèrria al pont de Culera, el que no deixava útil més que un dels dos ramals. La sorpresa per als franquistes va estar la notificació efectuada pels seus espies: tres projectils més van caure de ple al pont sense fer explosió, el mateix que un parell més d'obusos a l'aldea de Culera, mentre que una bomba que caigué al cementiri de Port Bou no va explotar i tampoc no una altra que anà a parar a un pou del poble. També va estar atacat un tren de mercaderies que anava en direcció a Barcelona, a l'altura de la platja de Gravat, situada entre Culera i Llançà, sense estar tocat. Els informants afegien: "LAS BOMBAS QUE NO HAN HECHO EXPLOSIÓN HAN SIDO EXAMINADAS POR UN TÉCNICO QUE HA VENIDO DE BARCELONA, QUIEN HA PROBADO QUE DICHAS BOMBAS ESTÁN SABOTEADAS, AL PUNTO DE HABER ENCONTRADO PIEZAS DE COBRE QUE HAN SIDO COLOCADAS EN EL LUGAR ESENCIAL PARA EVITAR LA EXPLOSIÓN (sic)." Imaginem les repercussions que l'informe de l'expert tindria en caure en mans dels franquistes.

La comunicació continuava apuntant que s'havia col·locat una bateria de metralladores antiaèries dalt la torre de l'església de Port Bou i tornant a

insistir en la necessitat de la total destrucció del pont de Culera perquè el tràfic a la frontera es faria força difícil, ja que entre Port Bou i Llançà, es deuria recórrer a camions, cosa que repercutiria negativament en el tràfic tan necessari per procurar divises per a la República.²⁷ En cas de no poder amb el punt se suggeria que es destruís el control elèctric de canvi d'agulles situat en les proximitats de l'estació de viatgers front l'edifici de la posta sanitària –que ja havia estat alcançat una vegada abans– i també que durant l'atac, un vaixell de nacionalitat desconeguda, davant el raid, va parar-se a l'illa Candelle per continuar el seu viatge una vegada acabat el bombardeig.²⁸

El 22 de maig de 1937, nou bombardeig per avions. En aquesta ocasió van sobrevolar de nou territori francès i alguna ràfega de metralladora va caure a la platja francesa sense conseqüències. També s'ametrallà la carretera, el quarter, la duana i el barri de Mitjavila sense ferits. Els espies mostraven la seva desil·lusió del que qualificaren un atac feble que ni tan sols serví per interrompre momentàniament el tràfic duaner i avisaren que s'instal·lava a Cerbère un aparell capaç de detectar vibracions atmosfèriques amb la qual cosa Port Bou podia estar avisada immediatament de l'arribada de les esquadres aèries feixistes.²⁹

El 6 de juny es comunicava que a Port Bou havia 250 carrabiners, 80 aviadors i soldats, 72 inspectors de policia i s'esperava l'arribada de 60 guàrdies d'assalt. *Es difícil espigar pues con tanto personal no queda ningún individuo sin vigilancia.* S'afegia que l'ordre havia retornat a la reraguarda republicana assegurant que tant a València, Castelló de la Plana, Barbastre, etc. han estat derrotats els anarquistes, mentre que a Port Bou continuaven els registres i les detencions.³⁰

27 Ibid. La comunicació es referia als citrics valencians, especialment.

28 Ibid. Folls 68 i ss.

29 Ibid. Full 72.

30 Ibid. Full 77.

Segon període: octubre i novembre de 1937

A l'agost de 1937, es perpetraren 18 atacs a vaixells mercants republicans i soviètics per part de submarins de nacionalitat desconeguda però que tothom sabia eren italians. I és que el pla d'alemanys i italians no era un altre que aconseguir fer passar els màxims enviaments de materials i homes a Franco per a després obligar al tancament de les fronteres, amb la qual cosa la relació de forces en combat, que aleshores ja era abismal a favor dels sublevats, ho fos encara més i sense possibilitat de variar la situació³¹. A les darreries de 1937, el fracàs de la No Intervenció, era patent.

Entre juliol i octubre de 1937, es van donar les ofensives i contraofensives a Brunete i Belchite mentre que van caure Santander i Gijón. Per això no es van donar més accions fins el 12 d'octubre de 1937, encara que els informes dels espies no aclareixen gran cosa. Per contra, la premsa francesa es va fer ressò amb tota mena de detalls.³² Però quatre dies més tard altre raid aeri bombardejà els treballs de reparació i el pont internacional amb *pleno éxito*. Els informants afegien que tot i no haver volat rere la frontera francesa *bajo palabra de honor*, van estar atacats per un caça francès amb el qual desenvoluparen un violent combat fins que aquest tornà a la seva base. Però l'acció de l'aparell francès fou determinant per possibilitar l'arribada de quatre caces republicans que, davant la superioritat material i numèrica enemiga, acabaren internant-se en cel francès. Era la primera vegada que els aparells franquistes topaven amb certa resistència.³³

El 21 d'octubre de 1937 Port Bou va patir un dels bombardeigs més espantosos per l'extensió del mateix, estant objecte de la metralla franquista des del cementiri fins a l'estació, tot i que un munt de projectils van caure lluny sense majors conseqüències. D'unes 40 bombes 16 no explotaren o van caure lluny dels objectius, però la població i l'estació patiren un cop molt dur, provocant l'enderrocament d'un bon nombre d'edificis i la destrucció de trams de la via fèrria. Inclòs va estar afectat el camp de futbol, però encara i la magnitud de l'atac només es va comptabilitzar un milicià ferit. I és que, segons els espies, la localitat era deserta i les poques persones que allí eren pernctaven als túnels de Port Bou-Cerbère i Port Bou-Culera.

La potència del bombardeig va estar tan evident que els trens francesos es plantejaren travessar la frontera, mentre que a Cerbère es van reunir delegacions dels Pirineus orientals francesos i del Midi-Sud Est amb una comissió de Caminos de Hierro de España, arribant a l'acord que tot i la situació els trens francesos arribarien fins Port Bou com es feia abans dels primers bombardeigs.³⁴

El final: maig de 1938

La batalla de Teruel tornà a aportar un període de nul·la activitat fins l'ocupació de Lleida, Vinaròs i la Vall d'Aran fins la frontera francesa. La calma, en l'aspecte dels bombardeigs romandria a la zona durant més de mig any, fins el 27 de maig de 1938, quan envoltant dos quarts de les 22 hores, un nou raid aeri va efectuar diversos atacs. Al primer, dos avions amollaren vuit bombes de 250 quilos des de 2800 metres d'altura acompanyades per 7 obusos incendiàries sobre l'estació de Port Bou. Seguidament un altre avió vomità quatre artefactes més de 250 quilos i acompanyats per quatre més incendiàries des de 1.700 metres d'altura també sobre l'estació.

31 SAZ CAMPOS, I. "El apoyo italiano". En *Historia* 16, op. cit. pp. 52-67.

32 *France Soir*, el 14 d'octubre de 1937, apuntava que la circulació ferroviària, que ja era prou minvada, havia restat interrompuda en diferents llocs i les destrosses van estar d'importància a les vies fèrries, l'estació, etc. per sort, es felicitava el diari, no va haver-se de lamentar morts ni ferits.

En aquesta ocasió els danys van estar menors degut l'altura des de la que van tenir de llençar els projectils els avions feixistes gràcies a la defensa antiaèria instal·lada i que comptava inclòs amb reflectors.³⁵

El dia següent, Francisco Martín Moreno, transmetia al Capità General de l'Aire un telegrama amb l'ordre de Franco ordenant que “...en lo sucesivo no se efectuen bombardeos en las zonas o puestos intermedios a la frontera francesa”, i un altre del propi Franco *urgentísimo* a Mallorca comunicant “sírvasse ordenar no efectuar bombardeos en zonas y puestos intermedios frontera francesa sin previa y expresa orden de mi Autoridad (sic) en evitación (sic) facilitar indirectamente maniobra enemigo y nos achaquen bombardeos con propósito provocar conflicto carácter internacional”.

Es desprèn que una vegada tallada la unitat geogràfica del litoral mediterrani, la frontera deixava d'estar una prioritat militar per als insurgents. I més encara després de la signatura del pacte anglo-italià, el 16 d'abril, que a priori garantia l'estabilitat a la Mediterrània, però que en la pràctica, i tal com el mateix Churchill reconeixia, significà una –altra– concessió a Mussolini en la seva intervenció a Espanya. Però sembla que la decisió definitiva de desistir amb les incursions aèries venia donada pel doble fet que Alemanya, sabedora de la retirada de les Brigades Internacionals, era a punt de retirar la Legió Còndor tot i que el seu material restava a disposició dels franquistes; i, el més important, el nou cap de Govern francès, Daladier –paradoxalment més conservador que l'anterior–, havia obert la frontera sense restriccions –encara que el 13 de juny tornà a tancar-se per les pressions angleses– i resultava inconvenient

enfrontar-se amb França, sobretot quan, el 13 de maig la sessió del Consell de la Societat de Nacions resultà un desastre per a la República quan aquesta demanà l'ajut internacional. Només la URSS va votar a favor. Gran Bretanya, la mateixa França, Polònia i Romania ho van fer en contra. A més, els EEUU continuaren el seu embargament sobre els republicans.

Després vindria la Batalla de l'Ebre i l'ofensiva final contra una Catalunya quasi desarmada i els bombardeigs es realitzarien sobre posicions defensives per tal de donar pas als atacs terrestres, mentre que la Conferència de Munic deixava les coses clares al terreny internacional definitivament.

Si hem de fer un balanç de les operacions feixistes encaminades a desfer les comunicacions, especialment les ferroviàries, entre Catalunya i França, resulta evident que podem catalogar-les de rotund fracàs, ja que els objectius primordials no van estar destruïts, i més encara si fem cas de la importància estratègica atorgada pels rebels, la feble defensa antiaèria i la inexistent protecció marítima.

Ara bé, l'efecte desmoralitzador no pot negar-se, tot i que la constància amb que es reconstruïa o pal·liava l'efecte de les incursions i el fet que aquestes no arribaren mai a deixar interromput el trànsit perpètuament, podia haver servit de contrapès. Tal vegada l'efectiu bloqueig marítim comportés que la plana major feixista no multipliqués les incursions més enllà del que pensava suficient.

El cert és que els passos fronterers catalans van estar objectiu de l'aviació franquista fins que la seva prioritat dirigí la seva atenció cap un altre objectiu. Aleshores, aquests passos fronterers es convertiren en la meta de centenars de milers de persones que fugien davant l'avenç de la bèstia parda.

35 AGMA. A5. L275. C9. Informe del Cap de la Legió Còndor al Comandant General de Balears telegrafiat a Franco. Com hem vist abans, els reflectors ja eren instal·lats temps enrere. Pot ser els espies no s'adonaren donat que tots els atacs anteriors s'efectuaren de dia.

Referències bibliogràfiques

ARÓSTEGUI, J. (1986): "Guerra y política internacional, 1937-1938". Madrid: *Historia*16. Guerra Civil, N° 18

BERNECKER, W. L.(1982): *Colectividades y revolución social. El anarquismo en la guerra civil española, 1936-1939*. Barcelona: Crítica.

CLARA i RESPLANDIS, C. (1987): "Els bombardeigs marítims a Palamós durant la guerra civil". *Institut d'Estudis del Baix Empordà*. Vol VI.

DUCH PLANA, M. (1996): *Reus sota el primer franquisme*. Reus: Associació d'Estudis Reusencs.

GONZÁLEZ HUÍX, F. (1990): *El asedio aéreo de Tarragona*. Tarragona: IET.

JIMÉNEZ i NAVARRO, A.(1985): "La guerra civil a Sant Feliu de Guíxols (1936-1939)"

MINTZ, F.(1977): *La autogestión en la España revolucionaria*. Madrid: La Piqueta.

NEL·LO i COLOM, O. (1984): "El govern local a les comarques gironines durant els primers mesos de la Guerra Civil i la revolució (juliol-desembre de 1936)." En *Institut d'Estudis del Baix Empordà*, vol II.

SAZ CAMPOS, I.: "El apoyo italiano". En *Historia*16.

SOLÉ i SABATÉ, J. M. i VILLARROYA, J. (1986): *Catalunya sota les bombes, 1936-1939*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

THOMAS, H.(1979): *La guerra civil española*. Madrid: Urbión. vol. II.

TORRES, E.(1999): *La Batalla de l'Ebre i la caiguda de Barcelona*. Barcelona: Pagès

VERA DELEITO APARICI, J. (2000): *Defensa antiaérea republicana (1936-1939). Artillería y refugios*. Utiel: Edició de l'autor.